IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 19)
z dnia 28 stycznia 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 19)

28 stycznia 2020 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 171).

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Ireneusz Merchel** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA wraz ze współpracownikami, **Radosław Pacewicz** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Łukasz Cachro** dyrektor Biura Strategii i Spraw Klienta Polskich Kolei Państwowych SA, **Przemysław Ciszak** radca prawny w PKP SA, **Paweł Bukowski** naczelnik w PKP SA, **Mateusz Izydorek vel Zydorek** dyrektor Biura Klastra „Forum na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda", **Leszek Korczak** doradca ekonomiczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Katarzyna Ramut-Wąż** główny specjalista w PKP Energetyka SA, **Marianna Młot** główny specjalista w PKP Energetyka SA.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Marcin Mykietyński**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Łukasz Grabarczyk**, **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów oraz wszystkich zaproszonych gości, witam pana ministra Andrzeja Bittela wraz ze współpracownikami. Stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia zgodnie z przedstawionym porządkiem obrad będzie pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 171). Czy są wnioski do porządku obrad? Nie widzę. Porządek dzienny uważam za przyjęty.

Marszałek Sejmu w dniu 21 stycznia skierowała przedmiotowy projekt ustawy do Komisji Infrastruktury do pierwszego czytania. Jednocześnie na podstawie art. 95b regulaminu Sejmu marszałek Sejmu wyznaczyła termin przedstawienia sprawozdania do dnia 11 lutego. Przypominam, że zgodnie z art. 39 ust. 1 regulaminu Sejmu pierwsze czytanie obejmuje uzasadnienie projektu przez wnioskodawcę, debatę w sprawie zasad ogólnych projektu ustawy, a następnie zadawanie pytań przez posłów i udzielanie odpowiedzi przez wnioskodawców.

Przystępujemy do pierwszego czytania projektu ustawy z druku nr 171. Poproszę pana ministra o zwięzłe uzasadnienie tego projektu.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, projekt ustawy ma na celu wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2016/2370 oraz uzupełnienie wdrożenia do porządku krajowego postanowień dyrektywy 2012/34, tak aby oba dokumenty były wprowadzone do naszego porządku.

Pierwsza dyrektywa i wdrożenie dotyczy części regulacyjnej. Najistotniejsze proponowane zmiany do tego projektu to po pierwsze wzmocnienie gwarancji niezależności zarządcy. Temu służy cały nowy rozdział 2aa, w którym zostały zapisane przepisy wprowadzające wymóg zachowania odrębnej osobowości prawnej zarządcy infrastruktury

od przewoźników kolejowych, a w przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo – także od innych podmiotów wchodzących w skład tego przedsiębiorstwa, przepisy dotyczące ograniczenia możliwości zlecenia zadań zarządcy infrastruktury innym podmiotom, szereg zakazów dotyczących łączenia u zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego określonych funkcji do zajmowania stanowisk kierowniczych, ograniczenie potencjalnego występowania konfliktów interesów między zarządcami infrastruktury kolejowej a przewoźnikami kolejowymi poprzez zakaz jednoczesnego zajmowania stanowisk.

Drugi ważny punkt to zapewnienie przejrzystości finansowej zarządcy, która polega na określeniu wymagania przejrzystości finansowej zarządcy infrastruktury, w szczególności przepływów i rozliczeń między nim a przewoźnikami lub innymi podmiotami wchodzącymi w skład przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo.

Mamy również do czynienia z całym segmentem wzmocnienia kompetencji nadzorczych prezesa Urzędu Transportu Kolejowego poprzez przypisanie dodatkowych uprawnień w tej sferze.

Czwarta ważna sprawa to zmiany w zakresie otwartego dostępu. Mamy tu dopisaną ważną rolę prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który będzie podejmował decyzje w zakresie twardego dostępu lub decyzję o przyznaniu ograniczonego otwartego dostępu, lub też odmawiającą przyznania tego otwartego dostępu.

Ważnym segmentem jest poprawa efektywności transparentności procesu alokacji zarządzania infrastrukturą, w tym możliwości prowadzenia negocjacji w zakresie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, zmiany w zakresie monitorowania punktualności, rekompensat należnych z tytułu opóźnienia pociągu, obowiązku współpracy, informowania innych zarządców infrastruktury, jeśli wystąpią zakłócenia, które mogą mieć wpływ na ruch transgraniczny na infrastrukturze kolejowej. Wprowadzony jest obowiązek współpracy PKP Polskich Linii Kolejowych z głównymi zarządcami infrastruktury w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Mamy również do czynienia ze zmianami w zakresie udostępnienia obiektu infrastruktury usługowej, czyli uwzględnienie zasad dostępu do torów kolejowych znajdujących się w obiekcie infrastruktury obsługowej, w tym również w portach, oraz obowiązek ogłoszenia przeznaczenia do wynajęcia lub dzierżawy obiektu, który nie był użytkowany przez kolejne dwa lata.

W przedłożeniu wskazany jest również organ, którego zadaniem będzie ocena bezpośrednio zawartych umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego. Tym wskazanym organem będzie prezes Urzędu Transportu Kolejowego jako niezależny regulator, który ma do tego najlepsze z możliwych uprawnień.

Wdrożenie dyrektywy jest niezwykle ważne i pożyteczne dla całego sektora transportu kolejowego. Bardzo proszę po tym krótkim wprowadzeniu o dalszą dyskusję, a następnie skierowanie projektu do dalszych prac. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Otwieram debatę. Czy są głosy ze stron pań i panów posłów do przedmiotowej ustawy? Nie widzę, w związku z czym…

Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, tak naprawdę robimy kolejny krok do otwierania dostępu do polskich linii kolejowych. Warto przy tej okazji zastanowić się, jakie doświadczenia zebraliśmy w związku z pierwszą próbą pojawienia się konkurencji zewnętrznej w postaci Leo Express. Czy pan minister czy też Urząd Transportu Kolejowego chcieliby podzielić się z nami tymi wnioskami, które płyną z procesu uruchomienia konkurencyjnych przewozów? Moim zdaniem przed rozpoczęciem pracy nad tymi przepisami powinniśmy mieć tę wiedzę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Zgłaszał się pan Adrian Furgalski.

Adrian Furgalski prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, my konsultowaliśmy ten projekt ustawy. Muszę pana ministra pochwalić – zdecydowana większość uwag została przyjęta. Natomiast zostały niejasności. Jeśli można prosić o rozjaśnienie sytuacji dotyczącej np. art. 30f. Tam są nowe zapisy – pkt 4 i 5 – które oprócz rekompensat, które już funkcjonują z tytułu opóźnień, umożliwiają wprowadzenie w uzgodnieniu z przewoźnikami – to jest takie ważne sformułowanie – sankcji… wcześniej było sankcji, teraz jest odpowiedzialności za działania zakłócające eksploatację sieci kolejowych, oraz premii za osiągnięcie przez przewoźnika kolejowego średniego rocznego poziomu wyników. Oczywiście wszystkie środki, które pozwolą na poprawę punktualności, lepsze wykonanie rozkładu jazdy, trzeba uznać za słuszne w kontekście poprawy konkurencyjności kolei względem innych działów transportu, mamy jednak taką obawę, że to jest zbyt duży poziom ogólności. W związku z tym ciężko ocenić skuteczność tych rozwiązań. Praktyka bowiem pokazuje, że uzgodnienie takich środków – a tu jest zapis o uzgodnieniu, a nie o skonsultowaniu – może być trudne z przewoźnikami, bo jest tu sprzeczność interesu. Pojawia się więc pytanie, co w takiej sytuacji, kiedy nie będzie można uzgodnić ze wszystkimi przewoźnikami tych zasad? Czy nie należałoby wprowadzić jakiejś drogi postępowania, np. przed Urzędem Transportu Kolejowego?

Drugie, bardzo krótkie pytanie. Ono z kolei dotyczy art. 46 str. 19. Tam się wprowadza w nowym ust. 4 w zdaniu pierwszym nową rzecz, jeżeli idzie o procedurę licencjonowania jako podstawy uznania dobrej reputacji przedsiębiorcy – zapis, że nie został on prawomocnie skazany za poważne naruszenie praw wynikających z układów zbiorowych. Podobnych przepisów nie spotkaliśmy w innych działach transportu, więc gdyby można było wyjaśnić, jaka była intencja przyświecająca wprowadzeniu tego zapisu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Nie widzę innych zgłoszeń. Panie ministrze, czy chce pan odnieść się do pytań?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to w kwestii otwartego dostępu w kontekście Leo Express o swoich doświadczeniach mógłby opowiedzieć niezależny regulator. Jesteśmy otwarci na konkurencję i te doświadczenia są też dla nas niezwykle interesujące.

Natomiast jeśli chodzi o te dwie szczegółowe kwestie, to ta druga z nich to jest doregulowanie materii z dyrektywy 2012/34 w kontekście również zastrzeżeń Komisji Europejskiej do sposobu jej wprowadzenia – i z tych zastrzeżeń ona wyraźnie wynika.

Kwestia pierwsza daje podstawę do dyskusji w tym zakresie pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikami, będzie poddana pewnego rodzaju praktyce, która na tej podstawie będzie musiała się wypracować. I to też jest wprost wprowadzenie dyrektywy do naszego porządku prawnego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę bardzo.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Radosław Pacewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Radosław Pacewicz, wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego odpowiedzialny za obszar regulacji.

Proszę państwa, tak naprawdę te doświadczenia zbieramy już od kilku lat. W tym momencie mamy czterech przewoźników, którzy dosyć aktywnie korzystają z tych decyzji otwartodostępowych. To jest przede wszystkim narodowy przewoźnik PKP Intercity, ale to też są Koleje Mazowieckie – tutaj pociąg „Słoneczny”, który jest uruchamiany w wakacje – to jest Arriva i to są też Przewozy Regionalne. W zeszłym roku tak naprawdę zaczęliśmy zbierać doświadczenia decyzji z lat poprzednich, dającej dostęp dla Leo Expressu, dla nowego podmiotu, który tak naprawdę nie funkcjonował na rynku polskim. Pierwsza trasa to była trasa Praga – Kraków. Chciałbym się po trosze podzielić doświadczeniami, które zebraliśmy – dlaczego w wyniku pewnych doświadczeń teraz wydaliśmy taką, a nie inną decyzję.

Mianowicie Leo Express wnioskował o uruchomienie na tej trasie połączeń codziennie, jednej pary w dobie, na wnioskowanym odcinku, czyli Praga – Kraków. Natomiast on tak naprawdę jeździł wybiórczo. Najczęściej połączenia były uruchamiane w piątki i w niedziele. W związku z tym, biorąc pod uwagę te doświadczenia i nieregularność tej oferty, bo z otwarciem rynku… Proszę państwa, my jako regulator nie mamy nic przeciwko temu, żeby ten rynek się otwierał, wręcz jesteśmy za tym. Natomiast żeby powstał popyt ze strony klientów, musi być regularność tych połączeń. Tej regularności nie było. Połączenia były też bardzo często zawieszane. W związku z tym w nowej decyzji na odcinek Praga – Mościska do granicy państwa podjęliśmy szereg działań wymuszających na przewoźniku stosowanie się do tego wniosku, który złożył. Czyli jeżeli Leo Express zawnioskował o uruchamianie czterech par w dobie, to decyzja otwartodostępowa obowiązuje wyłącznie w momencie, w którym on uruchomi te cztery pary w dobie. Nie może złożyć innego wniosku, chyba że zarządca infrastruktury wystąpi do przewoźnika o zmianę tej oferty. Podobnie, proszę państwa, jeśli chodzi o częstotliwość i termin – jeżeli Leo Express wskazał konkretne terminy kursowania, to jest po prostu zobowiązany do ich przestrzegania.

Kolejna rzecz, którą teraz wprowadziliśmy, to jest zmiana trasy. Spotkaliśmy się z taką praktyką, że np. przewoźnik… Tu już mówię o doświadczeniach płynących z wcześniejszych decyzji otwartodostępowych, że przewoźnik wnioskował na trasie np. Bielsko-Biała przez Warszawę – to jest całkowicie teoretyczny przykład – do np. Białegostoku czy do Suwałk, natomiast realizował przejazd tylko na części tej trasy, na tym najbardziej łakomym kąsku. W tych decyzjach, które teraz wydajemy, są po prostu ograniczenia, które powodują, że przewoźnik może uruchomić przejazd wyłącznie w pełnej trasie. Nie może tej trasy skracać. I to tyle, jeżeli chodzi o doświadczenia, bo te doświadczenia są bardzo ograniczone.

Jednym z moich planów na 2020 r. jest to, aby na polskich torach pojawiła się prawdziwa konkurencja. Myślę, że te decyzje do tego doprowadzą. Fakt faktem, liczba wniosków otwartodostępowych, które ma Leo Express, biorąc pod uwagę liczbę taborów – a ma tylko pięć sztuk taboru dopuszczonego – uniemożliwia uruchomienie oferty takiej, jaką ma w tym momencie, liczbę tras, które może uruchamiać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do rozpatrzenia projektu ustawy. Zakończyliśmy pierwsze czytanie. Proponuję, abyśmy procedowali zmianami w poszczególnych artykułach. Czy są uwagi odnośnie do takiego trybu procedowania? Nie widzę.

Czy są wnioski do tytułu ustawy? Nie widzę.

Czy są wnioski, uwagi do zmiany nr 1 w art. 1 ? Nie widzę.

W art. 2?

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Jeśli chodzi o zmianę nr 2 w art. 1.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To już przeszliśmy panie przewodniczący.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Cały pierwszy?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie, nie. Zmianami.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Czyli przy drugiej jesteśmy?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Drugą przeszliśmy, ale jeśli pan przewodniczący chce…

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Już drugą przeszliśmy? Nie zauważyłem. Przy lit. b, jeżeli można?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To proszę. Proszę włączyć mikrofon.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Skoro mam udzielony głos.

W dyskusji, która została przeprowadzona w ramach konsultacji, pojawiła się informacja, że klaster Luxtorpeda w związku z tymi zmianami, które są przewidziane w lit. b, podaje w wątpliwość, czy te zmiany nie spowodują, że na polskich liniach będzie mogła operować kolej dużych prędkości. Chodzi o warunki dotyczące średniej prędkość powyżej 250 km/h. W odpowiedzi na te wątpliwości ministerstwo napisało, że nie. Czy uwagi podniesione w pytaniu nie zasługują na trochę dłuższą odpowiedź? Być może samo wdrożenie przepisu europejskiego w polskich warunkach takie skutki wywoła. Bardzo prosiłbym o rozwianie tego niepokoju.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Zakładam, że mówimy o…

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Uwaga nr 5.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

… uwadze nr 5. Klaster Luxtorpeda… Mam wrażenie, że ta dyskusja będzie dotyczyła pkt 58 zmiany, nie punktów wstępnych. Ona dotyczy…

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Ona jest potraktowana zbiorczo.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Ona dotyczy słownika w ramach definicji przewozów pasażerskich kolejami dużej prędkości. Szczerze mówiąc, nie widzę takiego niebezpieczeństwa w tych zapisach, które mamy w ustawie.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Będziemy trzymali pana ministra za słowo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do zmiany nr 3 w art. 1 ktoś ma uwagi, wnioski? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 4? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 5? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Dziękuję, panie przewodniczący. Tutaj do zmiany nr 5 mamy kilka uwag do poszczególnych artykułów.

Pierwsza dotyczy art. 9ma ust. 4. Tam jest kwestia interpunkcyjna. Proponujemy dodać przecinek po wyrazach „którym je zlecił”. Jednocześnie chcieliśmy prosić o upoważnienie Wysokiej Komisji do wprowadzenia podobnych zmian.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, to uznamy, że Biuro Legislacyjne ma upoważnienie do tego, aby zmiany redakcyjne wprowadzać samodzielnie, bez konieczności nawet sygnalizowania.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Kolejna zmiana dotyczy art. 9mb ust. 1. Tutaj wnioskodawcy użyli czasownika modalnego „powinien”. Zgodnie z dobrymi praktykami legislacyjnymi niewskazane jest używanie tego czasownika. Proponujemy nadać ust. 1 nowe brzmienie, które brzmiałoby w sposób następujący: „Zarządca jest obowiązany posiadać osobność prawną odrębną od przewoźników kolejowych, a w przypadku przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo także od innych podmiotów wchodzących w skład tego przedsiębiorstwa”. Tutaj usu-

wamy wyraz „powinien”, zastępujemy go wyrazami „jest obowiązany” i przestawiamy składnię całego ustępu.

W ust. 2 po wyrazach „jednak obydwa” proponujemy dodać wyraz „te”. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Rozumiem, że jest zgoda ministerstwa na te drobne korekty?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, oczywiście. Choć chyba ta środkowa zmiana ze słowem „obowiązany”, choć ma naturę redakcyjną i uczymy się całe życie, powinna być chyba poprawką wprowadzona. Nie wiem, co na to Biuro Legislacyjne. Czy możemy uznać ją za poprawkę legislacyjną i wtedy działamy w ramach tego upoważnienia, które Komisja…

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Naturalnie, uznajemy to za poprawkę legislacyjną. Natomiast w związku z tym, że oprócz zastąpienia tych wyrazów cała składnia ustępu uległa zmianie, przygotowaliśmy taką poprawkę. Ona została przedłożona państwu posłom. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Proszę, pani…

Główny specjalista w PKP Energetyka SA Katarzyna Ramut-Wąż:

Dzień dobry. Katarzyna Ramut-Wąż, PKP Energetyka SA. Mamy wniosek również w zakresie rozdziału 2aa, to jest art. 9ma i kolejne.

Zwracamy się z prośbą o rozważenie wprowadzenia zmian w projekcie ustawy, które będą miały na celu doprecyzowanie zadań zlecanych podmiotom przez zarządcę infrastruktury. Pierwsza nasza propozycja to zmiany w art. 9ma ust. 1 oraz dodanie nowego ust. 7 w tym art. 9ma. Zmiana wyglądałaby w ten sposób, że w art. 9ma ust.1 dodano by na początku tego przepisu słowa „z zastrzeżeniem ust. 7”. Natomiast ust. 7 w art. 9a brzmiałby w ten sposób: „Zlecenie zadań zarządcy nie może obejmować czynności, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1a lit. b”. To jest nowy przepis, który dotyczy prowadzenia ruchu kolejowego, to są zmiany, które zostały wprowadzone.

Nasza argumentacja opiera się przede wszystkim na kwestiach bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego. Mamy tutaj na uwadze interes publiczny. Ponieważ nie jest wskazane, aby prowadzeniem ruchu kolejowego, w tym strzeżeniem pojazdów, zajmowały się osoby, które nie mają w tym zakresie odpowiednich kwalifikacji, potwierdzonych posiadaniem autoryzacji na stanowisku pracy, gdyż może to prowadzić do zagrożenia ruchu kolejowego. To jest jedna rzecz.

Ponadto wnioskujemy o wprowadzenie w ustawie definicji prowadzenia ruchu kolejowego. W związku z tym należałoby przygotować taką definicję, która uwzględniałaby rozdział zadań związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego od zadań związanych z zabezpieczeniem prowadzenia ruchu kolejowego.

Oprócz tych dwóch propozycji mamy też kolejną, na wypadek gdyby tych dwóch nie wzięli państwo pod rozwagę. W art. 9ma proponujemy dodać ust. 7 o treści: „Zlecenie wykonywania zadań zarządcy dokonane zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału nie jest dopuszczalne w sytuacji, gdyby mogło to spowodować zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego”. Argumentacja w tym drugim przypadku jest taka sama jak w pierwszym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pan przewodniczący Poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam pytanie do przedstawicieli spółki PKP Energetyka. Czy te zagadnienia, które pani tutaj poruszała, zgłaszali państwo wcześniej w ramach konsultacji tego projektu? Jeśli pani tego nie zgłaszała, to mam pytanie, czy ma pani te poprawki na piśmie? A po drugie, czy jakiś przedstawiciel Komisji chce przejąć państwa poprawki? Na zgłoszeniu poprawek są potrzebne podpisy trzech osób z Komisji. To jest europejska regulacja. Jeśli państwo nie zgłaszali tego na etapie konsultacji tego projektu, to mogę tylko wyrazić niestety zdziwienie. Trudno, żeby ministerstwo ad hoc się do tego ustosunkowało, nie

mając tego na piśmie. To jest elementarz. Ewentualnie prośba o to, aby w toku dalszych prac parlamentarnych, jeśli pani chce to podtrzymywać, zgłosić to formalnie stronie rządowej, ewentualnie zainteresowanym posłom. Jeśli nie, to w ogóle nie ma tematu i nie ma nad czym głosować.

Główny specjalista w PKP Energetyka SA Katarzyna Ramut-Wąż:

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy są jeszcze jakieś wnioski, uwagi do zmiany nr 5? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, dziękuję. Jeszcze dosłownie kilka rzeczy, bo to jest dość obszerny rozdział.

W art. 9mf mamy sformułowanie – to jest akurat zmiana językowa – „zintegrowanego pionowo nie mogą mieć decydującego wpływu". Proponujemy, żeby tu było „nie może mieć". Natomiast jest wątpliwość do art. 9mm. W ust. 1 wydaje nam się, że powinno być sformułowanie „zarządca, z zachowaniem zasady niedyskryminującego", ponieważ taka jest konstrukcja w całej ustawie. W ust. 2 mamy pytanie do wnioskodawców. Na samym końcu ust. 2 jest sformułowanie „21 dni od dnia jego doręczenia", natomiast w zdaniu pierwszym tego ustępu mówi się o „przekazaniu". Czy to jest błąd? Czy celowo zostało użyte inne sformułowanie w zdaniu drugim? W ust. 3 zamiast „niezajęcie stanowiska" proponujemy „niewyrażenie opinii w terminie", ponieważ w ust. 2 mówi się o „opinii".

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Poprawki legislacyjne przyjmujemy. Pytanie o celowość – tak, takie sformułowanie w ust. 2, o którym pan legislator mówił przed chwilą, przyjęte jest celowo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, ja tylko dla porządku chcę odnotować, że pan poseł Król, pani poseł Milczanowska i moja osoba składamy ten zestaw poprawek legislacyjnych do zmian ustawy o transporcie kolejowym, które zostały skonsultowane między Biurem Legislacyjnym a stroną rządową. W tym pakiecie państwo to mają przed sobą. Strona rządowa może całościowo ustosunkować się do tej poprawki. Tak żebyśmy potem wprowadzili to w ramach jednego przesądzenia, jednego głosowania. A jeśli są legislacyjne, to – tak jak pan przewodniczący wcześniej zapowiedział – biuro ma upoważnienie do dokonywania zmian redakcyjnych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Całościowo ustosunkowuję się pozytywnie do tych zmian. Tak że proszę…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, udzielamy pełnomocnictwa do dokonania tych zmian przez Biuro Legislacyjne, żeby nie było konieczności głosowania. Chyba że jest sprzeciw? Nie widzę sprzeciwu, więc Biuro Legislacyjne będzie już wiedziało, co ma robić.

Czy są jeszcze jakieś uwagi, wnioski do zmiany nr 5. Nie widzę.

Czy do zmiany nr 6? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 7? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 8? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Do zmiany nr 7 w lit. c. Tak jak poprzednio, proponujemy zastąpienie w projektowanym ust. 3b zdanie pierwsze wyrazu „powinny być” innymi wyrazami – nie tyle „powinny być”, co „udziela się w terminie wskazanym przez prezesa UTK”. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Rozumiem, panie ministrze, że jest akceptacja. Dziękuję serdecznie.

Czy do zmiany nr 8? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

W nowo projektowanym brzmieniu ust. 3 znalazło się odesłanie między innymi do art. 66 ust. 1–2aa i 3, podczas gdy w podobnym wyliczeniu w ust. 2 przy art. 66 pominięto ust. 1. Chcielibyśmy dowiedzieć się od wnioskodawców, czy taka była intencja. A jeżeli nie, to jak powinno brzmieć właściwe odesłanie. Pozwoliliśmy sobie takie właściwe odesłanie przygotować, natomiast chcielibyśmy potwierdzenia strony rządowej. Zaproponowaliśmy, aby w art. 1 pkt 8 w art.13b ust. 2 wyrazy „art. 66 ust. 2, 2aa i 3” zastąpić wyrazami „art. 66 ust. 1, 2, 2aa i 3”. Pozwalamy sobie zgłosić taką uwagę jedynie wówczas, kiedy wnioskodawcy stwierdzą, że rzeczywiście tak to powinno brzmieć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jest zgoda strony rządowej?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak. Potwierdzamy, że tak będzie zdecydowanie lepiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy są jeszcze jakieś uwagi do zmiany nr 7? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 8 są uwagi i wnioski? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 9? Nie widzę.

Do zmiany nr 10? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 11? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 12? Nie widzę.

Do zmiany nr 13?

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Jest. Biuro Legislacyjne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dziękuję. Panie przewodniczący, wydaje nam się, że w tym art. 30 w ust. 3a powinno być odesłanie: „o którym mowa w art. 32 ust. 1”. Tu brakuje „ust. 1”. Prosimy o potwierdzenie, czy jest konieczne doprecyzowanie tego przepisu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Potwierdzam. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do zmiany nr 14 są uwagi, wnioski? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

W nowo dodawanym pkt 5 proponujemy dodać wyraz „wynik” – „wyższego niż wynik określony w oparciu o główne parametry”. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Potwierdzam.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do zmiany nr 15 są wnioski, uwagi? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 16 są wnioski, uwagi? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 17 są wnioski, uwagi? Nie widzę.
Do zmiany nr 18?
Do zmiany nr 19? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:
Tutaj właściwie mamy pytanie dotyczące niezmienianego art. 35 ustawy o transporcie kolejowym. Niemniej chcielibyśmy dopytać wnioskodawców, czy w związku z poprzednimi zmianami nie widzą państwo konieczności zastosowania przepisu przejściowego, utrzymującego w mocy ewentualnie akt wykonawczy wydany na podstawie art. 35. Żeby to przesądzić, potrzebna jest wiedza, czy dotychczas przyjęte zmiany będą miały wpływ na akt wykonawczy wydany na podstawie art. 35.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:
W naszej ocenie przyjęte wcześniej zmiany nie wpływają na treść rozporządzenia. W związku z tym tego zagrożenia nie dostrzegamy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Dziękuję serdecznie. Czy są wnioski, uwagi do zmiany nr 20? Nie widzę.
Do zmiany nr 21? Nie widzę.
Do zmiany nr 22? Nie widzę.
Do zmiany nr 23? Nie widzę.
Do zmiany nr 24? Nie widzę.
Do zmiany nr 25? Proszę bardzo.

Legislator Łukasz Grabarczyk:
Dziękuję bardzo. Chcielibyśmy dopytać, czy wnioskodawcy nie zastanawiali się nad inną konstrukcją przepisu wprowadzającego zmianę w art. 46. W naszej ocenie zaproponowane brzmienie: „w ust. 4 w zdaniu pierwszym pkt 4 otrzymuje brzmienie" jest nie do końca precyzyjne. Być może warto by było – jeżeli nie na tym etapie, to być może na późniejszym –pokusić się o zastąpienie czy dodanie określonych słów, zastąpienie ich innymi. W naszej ocenie zmiana zaproponowana w lit. a jest nie do końca czytelna. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Myślę, że pan minister i strona rządowa rozważy to na dalszym etapie prac…

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:
Tak, rozważymy to na dalszym etapie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Dziękuję serdecznie. Czy do zmiany nr 26 są wnioski, uwagi? Nie widzę.
Czy do zmiany nr 27? Nie widzę.
Czy do art. …

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):
Wróćmy jeszcze do art. 3 w tej chwili. Jesteśmy przy pierwszym.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Dobrze, jeszcze wniosek pana przewodniczącego Grabarczyka.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):
Dziękuję. Idąc tropem wskazanym przez pana ministra, sięgnąłem do słowniczka. Tu rzeczywiście jest rozwinięcie tych wątpliwości. W słowniczku stanowimy, że przewozy pasażerskie kolejami dużych prędkości to przewozy pasażerskie wykonywane bez przystanków pośrednich między dwoma miejscami położonymi od siebie w odległości większej niż 200 km, na liniach kolejowych specjalnie przystosowanych do prędkości nie mniejszej niż 250 km/h, wykonywane średnio z taką prędkością. Mamy tu zakreślony dystans 200 km. Jak to rozumieć? Skoro projekt Y w obowiązującym rozporządzeniu europejskim z 11 grudnia 2013 r. przewiduje budowę takiej linii pomiędzy Warszawą,

Łodzią, Wrocławiem i Poznaniem. Dystans między Warszawą a Łodzią jest mniejszy niż 200 km. Czy to znaczy, że w Łodzi, w świetle tej definicji, ministerstwo nie przewiduje przystanku dla kolei dużych prędkości? Czy tak należy czytać tę definicję?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Nie dostrzegam potencjalnego niebezpieczeństwa. Natomiast ta definicja jest wprost przepisana z dyrektywy. I tak ona brzmi w dyrektywie – słowo w słowo, liczba do liczby. Realizując dyspozycję związaną z wprowadzeniem dyrektywy, przyjęliśmy definicję, która wprost z niej wynika i tak jest opisana. Cóż, ja bym się osadzał na zdaniu: „po specjalnie zbudowanych liniach dużych prędkości przystosowanych zasadniczo do prędkości równej lub większej niż 250 km/h, i wykonywanych średnio z taką prędkością". Tu będziemy na pewno dążyli do tego, żeby projekt Y był projektem, który będzie w konwencji kolei dużych prędkości, ale również z pewną logiką i rozsądkiem dla układu transportowego naszego kraju.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Jeżeli można w takim razie. Czy Biuro Legislacyjne nie widzi takiego ryzyka, że przy przyjęciu tej definicji nie będzie można realizować przewozów na dystansach krótszych niż te 200 km/h?

Proszę państwa, rozstrzygamy w tej chwili definicję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy Biuro Legislacyjne jest gotowe na tym etapie prac do ustosunkowania się? Nie jest gotowe. Więc jeśli możemy prosić na dalszym etapie prac, żeby Biuro Legislacyjne…

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Panie przewodniczący, nie rozstrzygamy definicji – jeśli mogę się wtrącić – my ją wpisujemy do porządku z dyrektywy. Taka jest w dyrektywie.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Okej. Ale może powinniśmy przewidzieć jakieś wyjątki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie przewodniczący, Biuro Legislacyjne na dalszym etapie przygotuje interpretację i będziemy mieli jeszcze możliwość ewentualnie do tego wrócić. Dziękuję serdecznie.

Czy do art. 2 są jakieś uwagi? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 1 w art. 3 są uwagi, wnioski? Nie widzę.

Czy do zmiany nr 2 są uwagi, wnioski?

Czy do zmiany 3 są uwagi, wnioski?

Legislator Mariusz Przerwa:

Do zmiany nr 1, 2 i 4 w art. 3 tylko taka drobna uwaga. W związku z tym, że w zmianie nr 1 w lit. a skreślono pkt 1, a on do tej pory definiował pojęcie tej decyzji, należy w lit. b, czyli w pkt 11, oraz zmianie nr 2 i 4 na samym końcu dodać dookreślenie, że chodzi o decyzję o przyznaniu otwartego dostępu lub decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. I takie dookreślenie zostanie wprowadzone w tych trzech miejscach.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie za informację. Czy do zmiany nr 4 w art. 3 są uwagi, wnioski? Nie widzę.

Czy do art. 4 są uwagi, wnioski? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

W art. 4 proponujemy kilka doprecyzowań. Między innymi w kwestii doprecyzowania w ust. 1 – tam jest mowa o przyznaniu otwartego dostępu. Proponujemy, żeby chodziło o decyzje, o których mowa w art. 29c ustawy zmienianej w art. 1. Podobnie w przypadku aplikanta z ust. 2 proponujemy odesłanie do art. 4 pkt 9b ustawy zmienianej w art. 1.

W tytule rozporządzenia, który został przywołany w ust. 2, proponujemy dodanie określenia „nr” przed numerem 869, czego – jak się wydaje – zabrakło w tytule rozporządzenia.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Potwierdzam. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Strona rządowa potwierdza, więc Biuro Legislacyjne naniesie właściwe zmiany.

Czy do art. 5 są uwagi, wnioski? Ponownie Biuro Legislacyjne, proszę.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tutaj również proponujemy doprecyzowanie: „zarządca infrastruktury, o którym mowa w art. 4 pkt 7 ustawy zmienianej w art. 1”. To są przepisy przejściowe, więc nie możemy się posługiwać słowniczkiem z ustawy nowelizowanej. Proponujemy, by konsekwentnie takich samych zmian dokonać w art. 9 i 11.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jest zgoda ze strony rządowej.

Czy do art. 6 są uwagi, wnioski? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Tylko taka drobna uwaga. Otóż, panie przewodniczący, należy wykreślić w tym przepisie sformułowanie „w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą” użyte dwukrotnie, ponieważ to są nowe przepisy dodawane, tak że to nie jest brzmienie zmieniane, tylko to są nowe przepisy, więc to sformułowanie nie jest potrzebne. To zostanie wprowadzone przez biuro.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Myślę, że strona rządowa również odniesie się do tego pozytywnie. Dziękuję serdecznie.

Jeszcze do art. 6?

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tutaj mamy jeszcze kwestię dotyczącą „2 miesięcy od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy”. Wnioskodawcy proponują, aby Polskie Linie Kolejowe po raz pierwszy przeprowadziły konsultacje tych wytycznych w terminie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy. Chcielibyśmy zauważyć, że formułowanie pewnych obowiązków czy uprawnień dla podmiotów, które będą korzystały z nowych przepisów, i rozpoczynanie terminu, w którym te wnioski albo uprawnienia biegną od momentu ogłoszenia ustawy, jest praktyką stosunkowo rzadką. Pytanie, czy rzeczywiście taka jest intencja, czy nie byłoby lepiej wprost wskazać nie tyle ogłoszenie ustawy, co wejście w życie niniejszego przepisu? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy jest zgoda strony rządowej na takie sformułowanie?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Naszym zdaniem to jest prawidłowo. Chcielibyśmy, aby ten czas 2 miesięcy *vacatio legis* był użyty do konsultacji właśnie, by w tym czasie te konsultacje się odbyły, żeby było więcej czasu na nie, żeby było to przygotowane w sposób prawidłowy, wyczerpujący, w uzgodnieniu ze wszystkimi – tak że naszym zdaniem to brzmienie jest całkiem dobre.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Rozumiem. Czy do art. 7 są uwagi, wnioski? Nie widzę.

Czy do art. 8? Nie widzę.

Czy do art. 9 są uwagi, wnioski? Nie widzę.

Czy do art. 10 są uwagi, wnioski? Biuro Legislacyjne.

Legislator Łukasz Grabarczyk:

Tutaj w ust. 2 proponujemy wprost odesłać: „o udzielenie licencji…" – tak jak w ust. 1 – „… o której mowa w art. 43". Przy odesłaniu do art. 46 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 również należy doprecyzować, że chodzi konkretnie o pkt 4. Proponujemy też w ust. 2 wykreślenie w drugim wersie od dołu wyrazów „w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą". Jest to dookreślenie zbędne, ponieważ zmiana, o której mowa w odesłaniu, jest dodawana. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jest zgoda strony rządowej?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Tak, jest zgoda.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do art. 11 są uwagi, wnioski? Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, prośba o uzupełnienie: „zarządcy infrastruktury, o którym mowa w ustawie…" – i tu musimy się odwołać do ustawy z art. 1. Ponadto wydaje się, że należy wykreślić w tym przepisie słowo „kolejowej", wszędzie używamy sformułowania „zarządcy infrastruktury", już bez „kolejowej". Tak że jest prośba o wykreślenie tego wyrazu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Myślę, że jest to logiczne i strona rządowa się przychyla.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Do każdej logicznej poprawki się przychylamy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy do art. 12 są uwagi, wnioski? Pan poseł Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mamy poprawkę podpisaną przez panią poseł Milczanowską, przez pana posła Króla i moją osobę. Chodzi o uzupełnienie, przywołanie w tym artykule, który dotyczy wejścia w życie ustawy, również art. 6. O to chodzi. Zgłaszam to formalnie. W ramach konsultacji między biurem a stroną rządową zostało to dostrzeżone. Tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, upoważnimy Biuro Legislacyjne do naniesienia tej poprawki.

Rozpatrzyliśmy wszystkie zmiany i artykuły. Przystępujemy do rozpatrzenia całości projektu ustawy. Kto z państwa jest za przyjęciem niniejszego projektu? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Dziękuję. Proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Jakub Sindrewicz:

21 głosów za. Nikt się nie sprzeciwił. 6 posłów wstrzymało się od głosu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Informuję, że projekt ustawy został przyjęty przez Komisję. Komisja musi jeszcze wybrać posła sprawozdawcę, który przedstawi sprawozdanie na posiedzeniu Sejmu. Czy jest kandydat?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W imieniu klubu Prawa i Sprawiedliwości chcemy zgłosić pana posła Mrówczyńskiego jako sprawozdawcę do tej zmiany ustawy o transporcie kolejowym.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Czy są inni kandydaci?

Pan poseł Mrówczyński wyraża zgodę?

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Tak, wyrażam zgodę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja wybrała sprawozdawcę w osobie pana posła Mrówczyńskiego. Na tym wyczerpaliśmy porządek obrad. Zamykam posiedzenie Komisji.